

con independencia del destino que les dé el adquirente de los mismos.

En particular, se comprenden también entre dichos productos naturales las siguientes variedades de arroz: Arroz cáscara, arroz cargo (arroz descascarillado), arroz blanqueado (pulido o blanco), arroz partido (el Código los considera como defectuosos y los define como medianos si los fragmentos son de tamaño inferior a las tres cuartas partes de un grano) y granos verdes (el Código los considera como defectuosos, incluyéndose en esta denominación aquellos que, por no estar suficientemente maduros en el momento de la recolección, presentan superficie de color verdoso).

Por otro lado, los subproductos y productos derivados de los citados cereales, obtenidos a partir de procesos de elaboración de los mismos, no tienen la condición de productos naturales, tributando por el Impuesto sobre el Valor Añadido al tipo impositivo del 7 por 100, excepto las harinas panificables, cuando sean productos aptos para la nutrición humana o animal o se utilicen habitual e idóneamente en la obtención de productos alimenticios, de acuerdo con las previsiones contenidas en los números 1.º y 2.º del artículo 91.uno.1 de la Ley del Impuesto; en otro caso, los citados subproductos y productos derivados tributarán al tipo general del 16 por 100.

En particular, se considerarán como productos derivados los siguientes: Sémola de arroz, morret de arroz, salvado de arroz, cascarilla de arroz, cilindros de arroz o pellets de cascarilla, harina de arroz, gluten de maíz, germen de maíz, salvado de trigo, solubles de destilería, heces de cervecería, torta de germen de maíz, triguillo y grañones de maíz, que tributarán al tipo impositivo del 7 por 100.

2. Esta Resolución sustituye a la número 2/1993, de 18 de febrero, de este Centro Directivo («Boletín Oficial del Estado» de 4 de marzo).

Madrid, 14 de mayo de 1998.—El Director general, Enrique Giménez-Reyna Rodríguez.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**12158** REAL DECRETO 927/1998, de 14 de mayo, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, establece en su artículo 108 un derecho de preferencia a favor de las empresas prestatarias de servicios regulares permanentes de viajeros de uso general para la realización de los servicios regulares de uso especial, cuando se dieran determinadas circunstancias.

El referido derecho de preferencia tiene como objeto primordial garantizar la rentabilidad de la explotación de los servicios permanentes de uso general, base de nuestra red de transporte de viajeros por carretera, en aquellos supuestos en que ello no fuera posible a través de la exclusiva prestación aislada de tal servicio.

No obstante, resulta indudable, como se ha venido a comprobar en la aplicación práctica del referido precepto, que el ejercicio de tales derechos de preferencia implicaba, en todo caso, una cierta distorsión en el natu-

ral desenvolvimiento en el mercado de transporte de viajeros en autobús, pareciendo razonable limitar en lo posible su aplicación a aquellos supuestos en que ésta resulte indiscutiblemente la solución más apropiada.

En consecuencia, se ha considerado conveniente modificar en dicho sentido el contenido de la norma de forma que se alcance un mayor equilibrio entre los intereses que por la misma se persiguen, la salvaguarda de la red concesional y el desarrollo armónico del mercado de transporte de viajeros en su conjunto. Permitiendo, no obstante, que aquellas Comunidades Autónomas que hubieran asumido la delegación de facultades del Estado prevista en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, puedan ajustar los parámetros contemplados en el Reglamento a las especiales características y circunstancias del transporte de viajeros imperantes en sus respectivos territorios, mediante la aplicación de la previsión contenida al efecto en el artículo 14 de la referida Ley Orgánica.

En otro orden de materias, resulta necesario modificar el contenido del artículo 139 del Reglamento, relativo al transporte funerario, a fin de dar cumplimiento a la liberalización establecida en la materia por el Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Comité Nacional de Transportes por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de mayo de 1998,

DISPONGO:

### Artículo único.

Se modifican los artículos 108 y 139 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, los cuales quedan redactados de la siguiente manera:

«Artículo 108.

1. No obstante lo previsto en el artículo 106, se concederá preferencia para la prestación de los servicios de uso especial a las empresas prestatarias de aquellos servicios permanentes de viajeros de uso general en los que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

1) Que el índice de ocupación anual de la totalidad del servicio regular de uso general sea inferior a 20 viajeros por vehículo y kilómetro y tenga autorizados tráficos que se atiendan en un itinerario que coincida al menos con un 75 por 100 del que haya de tener el de uso especial.

2) Que justifique de forma individualizada, a través del oportuno expediente, la necesidad de incluir el servicio de uso especial con la finalidad de hacer rentable globalmente la explotación de la totalidad del servicio regular de uso general, siempre que el servicio de uso general tenga tráficos autorizados que se atiendan en un itinerario coincidente al menos con un 25 por 100 del que haya de tener el servicio de uso especial.

La apreciación de las anteriores condiciones corresponderá a la Administración, debiendo aportar la empresa prestataria del servicio de uso general la correspondiente documentación acreditativa, junto con aquella que, en su caso, le sea, a tal efecto, solicitada.

No obstante, aun cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en este artículo, no existirá derecho de preferencia a favor de la empresa prestataria del servicio de uso general cuando alguna de las expediciones de dicho servicio que discurran por el itinerario coincidente atiendan un tráfico de un núcleo urbano de más de 50.000 habitantes.

2. Aquellas Comunidades Autónomas que ejerzan facultades delegadas por el Estado, conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en Materia de Transporte por Carretera y por Cable, podrán, para salvaguardar las necesidades del servicio público, dictar normas de desarrollo, así como establecer otras condiciones a las recogidas en el párrafo 1) del apartado anterior, en los términos contemplados en los artículos 14 y 16 de la referida Ley Orgánica.

3. A efectos del ejercicio del derecho de preferencia previsto en el apartado 1, cuando se trate de transporte a un centro público en los que la adjudicación del contrato se haga por concurso, el derecho de preferencia deberá alegarse en el momento de la concurrencia a éste. En el resto de las formas de adjudicación, el órgano contratante comunicará la apertura del procedimiento de contratación a la Administración competente en materia de transportes, quien, en el plazo de cinco días, dará traslado de dicha comunicación a las empresas que pudieran ejercitar el derecho de preferencia, las cuales dispondrán de un plazo máximo de diez días para manifestar su interés en ejercerlo; si bien, cuando la contratación se realizase por alguna de estas formas como consecuencia de haberse declarado desierto un concurso previo para la contratación del mismo transporte, no podrá ahora ejercer un derecho de preferencia quien no lo hubiese alegado en el momento de concurrencia a dicho concurso.

En los demás supuestos, el órgano competente en materia de transporte que reciba la petición de autorización del servicio de uso especial deberá notificar la misma a las empresas prestatarias de los servicios permanentes de uso general en los que se cumpla alguna de las condiciones previstas en el apartado 1, a fin de que éstos manifiesten, en su caso, en el plazo de diez días, su interés en ejercer el derecho de preferencia.

4. Para que resulte procedente el ejercicio del derecho de preferencia, la empresa titular del servicio regular de uso general deberá contar con medios propios suficientes para atender el servicio de uso especial, y ofertar unas condiciones de prestación equivalentes a las de la empresa a la que en otro caso se hubiera otorgado la autorización, si bien en la apreciación de dicha equivalencia el órgano administrativo competente en materia de transportes podrá tener en cuenta las especiales circunstancias concurrentes en aquélla y en el material de que disponga, siempre que se garantice, al menos, la misma calidad en el servicio.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando los itinerarios del servicio de uso general y de uso especial coincidan totalmente, la Administración que hubiera otorgado el derecho de preferencia podrá fijar que ambos servicios se lleven a cabo conjuntamente en una de las expediciones de uso general, reservándose al efecto el número de plazas que resulte necesario para los usuarios del servicio regular de uso especial, debiendo, en este caso, tener posibilidad todos los usuarios de

acceder en iguales condiciones. Cuando ello resulte preciso se modificarán los horarios del servicio de uso general a fin de que atiendan las necesidades del de uso especial.

En el supuesto al que se refiere el párrafo anterior, el precio abonado por las plazas reservadas no podrá ser superior al que resultaría de la aplicación de la tarifa del servicio de uso general, ni al ofrecido por la empresa a la que de no haberse ejercitado el derecho de preferencia se hubiera otorgado la autorización.

En todo caso, en la apreciación de la equivalencia de las condiciones ofertadas por la empresa que ejercita el derecho de preferencia, se deberá tener especialmente en cuenta el cumplimiento de la normativa que, en su caso, rija en materia de seguridad en relación con la clase de transporte de que se trate.

5. Cuando el representante de los usuarios del servicio así lo solicite, justificando debidamente las razones de interés público en que dicha solicitud se fundamente, la Administración podrá determinar la no aplicación del derecho de preferencia previsto en el apartado 1, siempre que su titular hubiera sido objeto de sanción, impuesta mediante resolución definitiva en la vía administrativa, dentro de los doce meses anteriores, por la Comisión, con ocasión de la prestación del servicio de uso especial de que se trate, de alguna de las siguientes infracciones:

- 1) Todas aquéllas que entrañen peligro grave y directo para las personas.
- 2) Incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso de los conductores.
- 3) Trato desconsiderado con el usuario.
- 4) Incumplimiento de normas de carácter imperativo en materia de seguridad en el transporte de escolares y menores.
- 5) Incumplimiento de las condiciones esenciales de la autorización del servicio de uso especial.»

«Artículo 139.

1. El transporte funerario deberá ser realizado por empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. En la realización de los servicios de transporte funerario deberán respetarse las normas vigentes de policía mortuoria, debiendo cumplir los vehículos todos aquellos requisitos técnicos y sanitarios que, en su caso, establezcan los Ministerios de Industria y Energía y de Sanidad y Consumo.

3. Las correspondientes autorizaciones de transporte privado para la realización de transporte funerario serán otorgadas por el Estado o, en su caso, por la correspondiente Comunidad Autónoma, una vez constatado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 157, cuando resulten aplicables, y de los previstos en el apartado anterior, previa propuesta o informe vinculante realizados por el Ayuntamiento en que hayan de domiciliarse las autorizaciones.

Dichas autorizaciones habilitarán para realizar cualquier transporte funerario, independientemente del recorrido del mismo, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver.»

**Disposición final única.**

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 14 de mayo de 1998.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**12159** REAL DECRETO 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.

En desarrollo de las previsiones contenidas en el artículo 35 de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, se establecieron los títulos de formación profesional de «Técnico superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo», «Técnico superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque», «Técnico en Pesca y Transporte Marítimo» y «Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque», mediante los Reales Decretos 721/1994, 722/1994, 724/1994 y 725/1994, respectivamente.

Las citadas disposiciones aprueban las enseñanzas mínimas correspondientes, las posibles convalidaciones de dichas enseñanzas, los accesos a otros estudios, los requisitos mínimos de los centros docentes y demás aspectos de ordenación académica. No obstante, falta por establecer la normativa precisa que defina el ámbito profesional de las citadas titulaciones académicas.

En consecuencia, se hace necesario regular los requisitos complementarios de las citadas titulaciones, de modo que se habilite a sus titulares para formar parte de las dotaciones de los diferentes buques civiles, distinguiéndose entre los requisitos y atribuciones específicas para el ámbito de los buques pesqueros y los requisitos y atribuciones correspondientes a los demás buques civiles.

Respecto de todas las titulaciones profesionales objeto de regulación, la norma hace posible que los profesionales de los buques pesqueros puedan acceder a los restantes buques civiles, y viceversa, bien estableciendo requisitos semejantes cuando ello es posible, bien, complementándose la formación de que ya se dispone.

Los requisitos exigibles para la obtención de los títulos profesionales que se regulan y las atribuciones de éstos han sido determinados en base a las disposiciones internacionales en la materia, así como los planes de estudio, currículos formativos y perfiles profesionales contenidos en los respectivos títulos académicos. Asimismo, se han tenido en cuenta los compromisos alcanzados en su día, entre los diferentes agentes sociales y Administraciones competentes, cuando se acordaron los planes de estudio y perfiles profesionales de los títulos académicos.

En relación con este asunto, se han actualizado las unidades relativas al tonelaje de los buques mercantes, debido a que las Enmiendas de 1995 al Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, de 1978, establece nuevos criterios, que han cambiado de las anteriores toneladas

de registro bruto (TRB) a las nuevas toneladas de arqueo bruto (GT). El citado Convenio internacional, en virtud del artículo 96 de la Constitución Española de 1978, es de obligado cumplimiento en cuanto forma parte del ordenamiento interno español.

El presente Real Decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado para dictar la normativa básica en materia de ordenación del sector pesquero, según prevé el artículo 149.1.19.<sup>a</sup> de la Constitución, así como de la que, con carácter exclusivo, le atribuye el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> del propio texto constitucional sobre el ámbito de la Marina Mercante, y en desarrollo de lo regulado en el artículo 86.9 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En la elaboración de este Real Decreto han sido oídas las Comunidades Autónomas y el sector afectado.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de mayo de 1998,

### DISPONGO:

#### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

Es objeto del presente Real Decreto la regulación de los títulos profesionales de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval, estableciéndose, respecto de cada uno de ellos, los requisitos necesarios para su obtención, así como las correspondientes atribuciones profesionales de sus titulares, tanto en los buques pesqueros como en los buques mercantes.

#### Artículo 2. Definiciones.

A los efectos del presente Real Decreto y disposiciones de desarrollo se entiende por:

1. Título profesional: el documento expedido por la Administración competente que acredita que su titular cumple los requisitos exigidos y le faculta para ejercer la profesión con las atribuciones correspondientes.

2. Tarjeta profesional: el documento que acredita la posesión del título profesional correspondiente y que debe renovarse periódicamente.

3. Buque civil: cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

4. Buque mercante: todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

5. Buque pesquero: el buque civil utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

6. Buque de pasaje: el buque mercante que transporta más de doce pasajeros.

7. Eslora: es la medida de longitud que figura en el Certificado de Arqueo de la embarcación.

8. Arqueo bruto: el tonelaje de la embarcación expresado en toneladas brutas (GT), de acuerdo con el Convenio internacional de Arqueo de buques de 1969, que figura en el Certificado de Arqueo.

9. Potencia propulsora: la máxima potencia continua de un buque medida en kilowatios (kW), que en conjunto tienen todas sus máquinas propulsoras principales y que figura consignada en la certificación de registro del buque.

10. Período de embarque: es el servicio prestado a bordo de un buque con la finalidad de completar la